航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
グラマン F6F



☆特集☆
カメラ訪問・航自の新田原／築城基地
近接支援用攻撃機フェアチャイルドA-10
スペインのトレホン空軍基地の翼たち

'75 6
JUNE

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

カメラ訪問

航空自衛隊・新田原／築城基地

（本文74ページ記事参照）

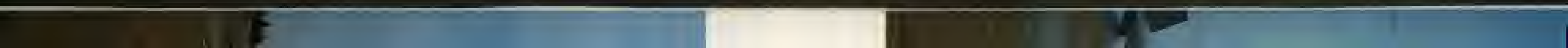


JASDF F-104Js of 204th and [illegible]
Nyutabaru AB, Kyushu 13 Mar. [illegible]



新田原基地のF-104J

F-104J of 202nd Sq landing on the Nyutabaru runway.





F-104J of 204th Sq in landing run

"カメラ訪問航空自衛隊"，今回は西部方面の防空を担当する九州の新田原と築城基地。宮崎県の新田原は，高鍋駅から車で約30分，すぐ近くに古墳群をひかえた風光明媚な南国の地。"埴輪とフエニックス基地"である。西部航空方面隊の第5航空団が本拠としており，れい下の第202，204飛行隊が，F-104Jをもって防空配備についている。

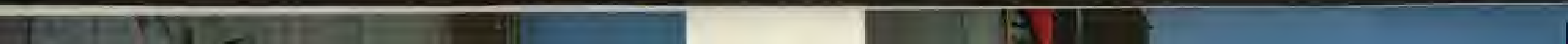
7ページは増槽や外装武装をセットする整備の訓練。完了までタイムをとって，じん速，確実なウデの練磨に努める。手前の地上に黄色に塗った訓練用ミサイルと翼端増槽，後方にはロケット弾ランチャーが置かれている。このページ上は，F-104への転換教育を担当している第204飛行隊のF-104J。下は要撃配置についている第205飛行隊のF-104J。ドラッグシュートを曳いての着陸。



F-104J of 205th Sq with drag chute



Two F-86F Sabres of 6th Sq. 8th Wg. taking off, Tsuiki AB, 18 Mar 75.





第5航空団と同じく，西部地区の空を護る第8航空団が本拠とする築城基地は，国鉄築城駅のすぐそば。ひばりがさえずる田園の情趣ゆたかな航空基地。第6飛行隊と第10飛行隊がF-86Fをもって任務についている。機材は"老兵"のF-86Fだが，北からの侵攻に目をひからす九州の"要衝"。本文記事にあるように，日本海方面へのスクランブルに，これまでたびたび出動している。昼間の出動はこの基地のF-86F，夜間は新田原のF-104Jがカバーに発進する。

前ページは編隊で離陸する第6飛行隊のF-86F。後方の「〇〇〇」号機は，国産のF-86F最終号機。写真上と下はエプロンの第10飛行隊の各機である。



Lineup of F-86F Sabres of 10th Sq, 8th Wg, Tsuiki AB.

スペイン・トレホン空軍基地の翼たち

(Photos by T.M.)

(本文68ページ記事参照)



F-4C(S) of 122nd TFS, 12th TFW, Spanish AF (Ejercito del Aire)

スペイン空軍第12航空団（Ala num. 12）第122戦闘飛行隊（Escuadrón num. 122）のF-4C（S）。左上は第12航空団のエンブレム。



F-4C of 401st TFW USAFE, stationed at Torrejon AFB, Spain.

[illegible] 401st TFWのF-4C



F-111E of 20th TFW, USAF from Upperheyford, England

トレホン空軍基地に飛来した在欧米空軍第20戦術戦闘航空団（20th TFW）のF-111E。同航空団はイギリスのアッパーヘイフォード基地に駐留している。



マドリッド近郊のトレホン空軍基地は，バレンシア近郊のメイニーズ空軍基地とともにスペイン防空軍団のかなめ。F-4Cを装備した防空軍団第12航空団（Ala num 12）の第121，第122飛行隊（Escuadrones 121，122），その支援にあたっているKC-97Lタンカーの第123飛行隊が「ホームグランドとしている。そのほかこの基地には在欧米空軍の第401戦術航空団（401st TWF）もF-4Cを持って駐留しており，メイニーズ空軍基地のミラージュIIIEE部隊（第11航空団第111，第112飛行隊）とともに，スイインの空をかためている。

写真上は左と同じく米第401戦闘航空団のF-111E。両翼下に25lbの訓練用小型爆弾デスペンサー（投下装置）を吊している。写真下は，同基地に飛来したフランス空軍のマジステール練習機。





スペイン空軍の戦闘部隊は，既述のように防空軍団のミラージュIIIEE（24機と複座のIIIDEが6機）部隊2個飛行隊とF-4Cファントム部隊（36機）2個飛行隊が主力だが，そのほかに戦術軍団がSF-5A（18機），SRF-5A（10機），HU-16B（11機），HA-200D（20機）で4個飛行隊を編成している。NATOからしめ出され，経済的にも弱体なスペインは，空軍の装備も戦後しばらく，大戦以来の旧式機にあまんじていたが，冷戦時代に米国と防衛協定を結んで機材の援助を受け，最近はフランスと生産提けいなどで機材の近代化をはかっている。写真下はJu52/3mをCASAでライセンス生産したCASA352輸送機。20機装備。



西ドイツの空海軍機

(photo: H. Redemann)



西ドイツ海軍[illegible]のF-104G [illegible]第1海軍航空団[illegible]AS 20[illegible]している。[illegible]

Lockheed F-104G equipped with AS 20 missiles, Marinefliegergeschwader 1, Jagel, W. Germany



Fiat G. 91T3 of Leichtes Kampfgeshwader 42. Husum, W. Germany (photo: H. Redemann)

フイアットG 91T3。フーサム基地の空軍第42軽攻撃航空団（LeKG42）の所属機。


0113



C. 160 Transall, Lufttransportgeschwader 63, Hohn, W. Germany
(photo: H. Redemann)

〔上〕C.160トランサール。ホーン基地の空軍第62輸送航空団（LTG63）の所属機。同機は輸送航空隊の主力機で，現在装備機数は85機。輸送航空隊では，そのほかB.707が4機，C-47 3機，MBB HFB320 8機，ノラトラを5機など保有している。

〔下〕海軍航空隊の軽輸送機ドルニエDo28D-2スカイサーバント。同機は西ドイツの空海軍含めて121機保有しており，そのうち海軍航空隊の装備機は20機で，輸送・支援任務に使っている。

Dornier D.28D-2 Skyservant of the Marineflieger (photo: H. Redemann)





ブラジル空軍のミラージュ III-EBR

Mirage III-EBR fighters of Brazilian AF,
photo via [illegible]

E-3A 先行量産型1号機が初飛行

First pre-production of USAF/Boeing E-3A AWACS on its maiden flight, Boeing Renton, Wash., 24 Feb 75.

2月24日，ワシントン州のボーイング　レントン工場で初飛行したE-3A AWACS（空中警戒管制機）の先行量産型1号機。3機作られる先行量産型の1号機で，今後1977年5月まで飛行テストが行なわれる。AWACSは先行量産型につづいて，1975年度予算で生産型6機分の予算が要求されている。





太西洋艦隊に配属されたS-3A

⬆ S-3A Vikings assigned to the Atlantic Fleet.

S-3Aバイキングがこのほど，フロリダ州ジャクソンビルのセーシル基地に駐留する第１対潜航空団傘下の第22対潜飛行隊に配属され，輪番制で大西洋艦隊の空母に展開することになった。写真はその配属を記念して，カリフォルニア州ノースアイランド海軍基地からセーシル基地へ無着陸で飛んだ３機のS-3Aのうちの２機。米海軍は146機のS-3Aを発注しており，すでに50機以上を受領している。

シンガポール向けのTA-4S

ロッキード・エアクラフト・サービス・カンパニー（LAS）がシンガポール向けに改造したTA-4S複座練習型スカイホークの１号機。A-4B ２機分の部品を利用して改造したもので，３機が造られることになっている。１号機はこのほど初飛行，飛行テストが終了次第，レムーア海軍航空基地に移され，シンガポール空軍パイロットの訓練にあてられる。LASでは，シンガポール向けの単座のA-4Sも40機改造する。

⬇ TA-4S Skyhawk to be delivered to Singapore AF





テスト中のミラージュFIE

⬆ Mirage F1E fighter makes its dedut in a recent test flight.

飛行テストをつづけているミラージュFIE〈F1/M53〉の原型1号機。同機は昨年末に初飛行，その後次期戦闘機を選んでいるオランダ，ベルギー，デンマーク，ノルウェーのヨーロッパ4カ国の関係者を招いてデモ飛行をするなど，積極的に海外への売込みをはかっているが，最近の情報では，ヨーロッパ4カ国は，アメリカのF-16選定への意向をかためたようである。FIEはすでにマッハ2余のスピードで飛んでいる。

東京からニューヨークまで無着陸で飛べるボーイング747シリーズの超長距離型，747SPの製作は，ワシントン州エバレットの工場で進められているが，その1号機は，ごらんのように胴体と主翼が接合され，最終組立てに入った。つづいて垂直尾翼，水平安定板，降着装置などが取付けられ，ロールアウトは5月末の予定。1号機は1976年初めにパンアメリカン航空に引渡されるが，ボーイングでは，現在13機の747SPを受注している。

⬇ First Boeing 747SP comes onto the final assembly line.

最終組立てに入ったB.747SP





ソ連防空部隊の迎撃訓練

MiG 21s and their pilots of USSR Odessa Military District.

このほど戦勝30周年を記念して行なわれたソ連防空部隊の迎撃訓練の模様。パイロットと整備員たちは，いっせいに愛機に駈けよって，スクランブルに発進する。左手に複座練習型のMiG 21UM，右手には単座のMiG-21MFがずらりと並んでいる。



⬆MiG-21 pilots getting pre-flight briefing.

上］これもMiG-21MF防空部隊の訓練のひとこま。いかめしい飛行服に身をかためたパイロットたち。ソ連の戦術空軍の戦闘機は約4,500機。MiG-21はその主力機で，西側で「フィッシュベッド」と呼ぶMiG-21MFは，1970年から実戦部隊に配備された新型である。

下］戦術戦闘機パイロットの座学の模様。模型を手にして空戦戦技の習得。模型は主翼を展張した可変翼機のような感じである。

⬇ Lecture of tactical flight, USSR AF.





初飛行したコンコルド量産４号機

Fourth production-version Concorde makes its first flight.

２月27日，ブリティッシュ・エアクラフト・コーポレーション（BAC）のフィルトン工場からフェアフォードの飛行テストセンターまで初飛行したコンコルドの量産４号機（204号機）。４号機はBA（英国航空）の仕様に基づいて作られた最初の機体。同航空の塗装にしているが，耐久テストに使われ，BAへ引渡される１番機は，今年の夏に完成する量産６号機である。



予備エンジンをつけたトライスター

⬆ Engine-airlifing TriStar. Note the auxiliary engine hooked under the wing.

カリフォルニア州パームデールでこのほど行なわれたトライスターの予備エンジン空輸の模様。1発を翼下のパイロンに付けて運ぶようになっており，脱着と取りはずしが簡単なのが特徴。

HS125の新型シリーズ600B

双発ジェット・ビジネス機HS125の新型HS125-600B。シリーズ400のペイロードを増やしてエンジンを強化したもので，1973年から生産に入り，これまでに60機余を受注している。

⬇ Latest Hawker Sidddeley HS125-600B.





US-1 amphibian delivered for the first time to JMSDF (photo: N. Ito)

岩国へ納入されたUS-1

3月11日，新明和の甲南工場から海上自衛隊岩国基地に納入されたUS-1救難飛行艇の1号機。離水して，フェリーアウト直前の甲南工場上空のフライパス。工場では総出で見送った。

航空自衛隊入間基地をタキシング中の日本航空機輸送のYS-11。同機は日本の地質学上の測量をしているもので，機首と尾部にアンテナがついているのに注意。

地質調査に使われているYS-11

YS-11 of Nihon Kokuki-Yuso K.K. is use for geographical survey. (photo: Y. Yamauchi)



セフティ ランディング



第 5 航空団　新田原基地 （本文74ページ参照）
JASDF 5TH WING Nyutabaru AB



訓練飛行に出発前の第202飛行隊のエプロン。
The 202nd Sq., apron.






RESCUE
CANOPY RELEASE
831


46-8587
587



第6飛行隊に所属しているF-86F国産最終号機。
This is the last of those domestically produced.



訓練飛行を終えエプロンにもどるF-86F。







フェアチャイルド A-10



A－7Dをおぎなう近接支援用の攻撃機として開発している阻止作戦用攻撃機フェアチャイルドA－10。エドワーズ空軍基地で行なわれていた，原型2機による飛行テストはこの3月いっぱいで終了。4月からは増加試作機6機の飛行テストに入る（本文55ページ参照）

Fairchild A-10. Flight tests by two protorypes at Edwards AFB have finished. Starting in April, flight tests by six pre-production models will begin.



原型1号機の機首。30㎜GAU－8Aガトリング砲がよくわかる。
Nose of prototype No. 1.



主翼下にテレビ誘導の空対地ミサイルAGM－65マベリックを装備した原型1号機。
Air-to-surface missile AGM-65 Maverick.



原型2号機。
Prototype No. 2



ＭＫ82(500 lb)爆弾の投下テストを行なう原型２号機。
Prototype No. 2 in Mk82 (500 lb) bomb dropping.





マベリックミサイルの発射試験。
Maverick missile firing test.



この写真と下はＫＣ-135からの空中給油テスト中の原型１号機。



Prototype No. 1 air-refueling from KC-135.

ふぉーとにゅーす



アラスカ国際航空（ＡＩＡ）は、アラスカの石油開発や横断パイプライン計画支援のために、同社保有の７機のハーキュリーズのうち５機を投入している。写真は民間型のＬ-100。



ロッキードＣ-130はデビュー以来20年間にその活動範囲は、南極の氷原からサハラ砂漠の砂丘にまで及んでいる。写真は米空軍の空輸軍団（ＭＡＣ）にこのほど引渡された1300号機とカナダ空軍の1301号機（下）でいずれも最新型のＣ-130Ｈ。



このページはソビエト国内のローカル線用に使用されている小型3発機Yak-40。Yak-40はソビエト国内ではすでに600機余りが運航されており、イタリア、フランスなど西欧側の国々へも輸出されている。

左下はサラトフの航空機工場で組立て中のYak-40。右下はYak-40の8.3mウイング・パネル。



(APN)



(TASS)



(TASS)



(TASS)

アクチビンスク空港におけるTu-134短・中距離ジェット旅客機。この空港は利用者が少ないため大型機の乗り入れはされていなかったのでTu-134がここで乗客を乗せるのはこれが初めてである。(TASS)





F-104を使用して、米アリゾナ州ルーク空軍基地で行なわれている西独空軍の飛行訓練がこのほど20万時間に達した。写真は20万時間目の飛行を終えた、アルミン・シュミット中尉。



海上保安庁が購入したショート・スカイバン輸送機の引渡式が、3月31日に調布飛行場で行なわれた。同機は災害派遣や救難用に使用される。



スナップだより



このほど、日本航空のB727（JA8319）がパナマのエア・パナマに売却された。写真は3月7日引渡しのため羽田を出発する同機（武蔵野市　井上哲雄）。



3月25日、海上自衛隊のUF-2が新明和甲南工場へオーバーホールに入った（尼崎市　吉田富士夫）。

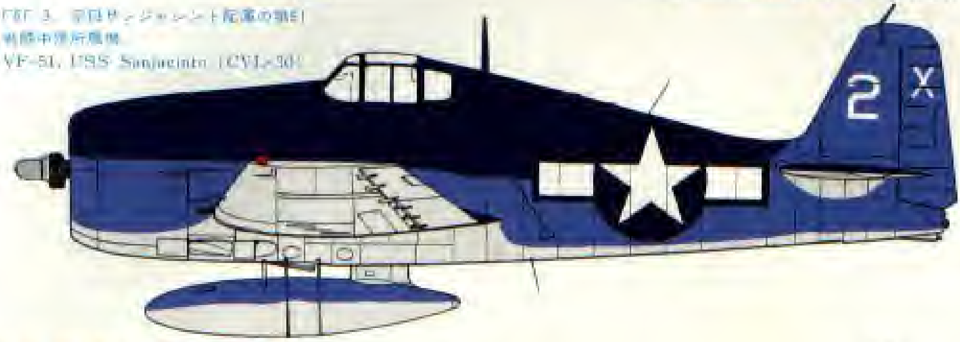


朝日放送テレビが4月から放映するテレビドラマに使用されることになり、ドラマの中のヘリ航空会社名を書き入れた大阪エアウェイズのベル206A（大阪市　増田健二）。

GRUMMAN F6F HELLCAT



(1) F6F-3, 空母ベリアウランド配属の第21戦闘中隊所属機.
VF-21, USS Belleau Wood (CVL-24)



(2) F6F-3, 空母サンジャシント配属の第51戦闘中隊所属機.
VF-51, USS Sanjacinto (CVL-30)



(3) F6F-5, 空母スワニー配属の第40戦闘中隊所属機.
VF-40, USS Suwanee (CVL-27)



(4) F6F-5P, 空母バンカーヒル配属の第84戦闘中隊所属機.
VF-84, USS Bunker Hill (CV-17)

(5) F6F-5N, 空母エンタープライズ配属の第90夜間戦闘中隊所属機.
VF(N)-90, USS Enterprise (CV-6)



© K.Hashimoto



グラマンF6Fヘルキャット

Grumman F6F Hellcat

Grumman F6F-5s in formation flight during a ferry convoy hop (USMC photo)

グァム島方面へ空輸される海兵隊のF6F-5Pヘルキャット。第354海兵写真偵察中隊（VMD-354）の所属機である。

F6F-5 of VF-17 aboard the HORNET (CV-12), Mar. 45.

空母ホーネット（CV-12）号上で，格納のためにエレベーターへ誘導される第17戦闘中隊（VF-17）のF6F-5。同中隊は1945年2月1日から6月13日までホーネットに配備されて日本本土近海に進出，本文85ページの記事にあるように，東京や九州方面を空襲したが，写真は3月下旬の撮影で，ちょうど鹿屋地区を攻撃したころのもの。"髑骨と大腿骨交差"の死の象徴を部隊マークとしたが，それが操縦席風防の前方に白く画かれている。









F6F-5 of VF-82 ready to take off from USS BENNINGTON (CV-20), 1945.

〔上〕　空母ベニントン（CV-20）のカタパルトに固定され，射出を待つ第82戦闘中隊のF6F-5。同中隊は1944年9月29日から45年6月17日までベニントンに配属されたが，写真は45年に入ってからの撮影。すでにフライトデッキ・オフイサーの右手があがっており，フライトデッキ・ワーカーはそれぞれのポジションについて，射出の合図を待っている。スライド式のキャノピーが開いているのは，デッチングなどの際に脱出を容易にするため。主脚タイヤのトレッド・パターンはクロス・メッシュ，胴体後部上下の細いVHF用ロッド・アンテナもよくわかる。



⬆ F6F-3 on USS CHARGER (CVE-30) during Hellcat carrier trial, 1945.

〔上〕空母チャージャー（CVE-30）艦上に着艦したF6F-3ヘルキャット。1945年，離着艦訓練のときのシーン。後方にF4Fワイルドキャットが1機舞っている。

〔下〕空母エンタープライズ（CV-6）艦上で発進準備中のF6F-5ヘルキャット。後方にはSB2Cヘルダイバーも主翼を折り曲げて待機している。F6F-5は第20戦闘中隊（VF-20）の所属機で，同中隊は1944年8月16日から11月23日までエンタープライズに配属されて出動したが，写真は同年10月，マリアナ方面で作戦中のもの。

⬇ F6F-5 Hellcats and SB2C Helldivers of CVG-20 aboard USS ENTERPRISE (CV-6), Oct. 44.





F6F-3 Hellcat of VF-5 prior to launch
from deck of USS YORKTOWN CV-10.





⬇⬆ F6F-5 Hellcat on display at Andrews AFB.

（左）空母ヨークタウン（CV-10）で発進準備中のF6F-3ヘルキャット。第5戦闘中隊の所属機である。1943年8月，マリアナのマーカス島近海で作戦中のシーン。
（上・下）ワシントン郊外のアンドリュース空軍基地の一隅に展示されているF6F-5余剰機の1機を整備して，エースの乗機の塗装にしたもので，機首に撃墜マークが画かれている。





F6F-3 Hellcats of VF-15 ready to take off, aboard the ESSEX (CV-9), Jun 44.

空母エセックス（CV-9）艦上で出撃前のエンジン・ランアップを行なう第15戦闘中隊（VF-15）のF6F-3。先頭の機体は米海軍の2次大戦トップ・エースで，第15戦闘大隊（CVG-15）司令であったディビッド・マキャンベル中佐の乗機“The Minsi”。写真は1944年6月の撮影で，“The Minsi”は同年9月にマニラ上空で日本軍の地上砲火をあびて損傷を受け，廃棄された。マキャンベル中佐（のちに大佐に昇進）の最終スコアは34機。主脚扉と垂直尾翼に書かれている「AGC」の文字は空母航空群司令の乗機を示す。

⬇ F6F-5N of VF(N)-41 aboard USS INDEPENDENCE (CVL-22), Oct. 44.

〔下〕 空母インデペンデンス（CVL-22）のカタパルトにセットされる夜戦型のヘルキャットF6F-5N。右主翼にAPS-6レーダーのポッドを装備している。1944年8月25日から1945年2月28日までインデペンデンスに配属された第41夜間戦闘中隊所属機で。写真は44年10月の撮影。





⬆ F6F-5 Hellcats of VF-27 on USS INDEPENDENCE (CVL-22), Jul 45.

〔上〕空母インデペンデンスの甲板上で礼拝をする乗組員たち。主翼と垂直尾翼に「D」の記号を付けたのは第27戦闘中隊（VF-27）のF6F-5で，同中隊は1944年6月11日から10月24日までの空母プリンストン配属につづいて，45年6月10日から8月15日の終戦までの2カ月間は，インデペンデンスへの配属となって，日本本土近海に進出した。写真は終戦まじかのころのシーンである。

〔下〕第27戦闘中隊が1回目の遠征に出た空母プリンストン（CVL-23）は，1944年10月24日，フィリピン東方洋上で日本軍の艦爆の攻撃を受けて破損，米軍の手で沈められた。写真はこの日，母艦が使用不能となって僚艦のエセックスに着艦した第27戦闘中隊のカール・ブラウン搭乗のF6F-5。海軍機のマーキングは地味なものに押えられたが，VF-27は例外で，機首に“さめ口”の派手なマークをつけていた。

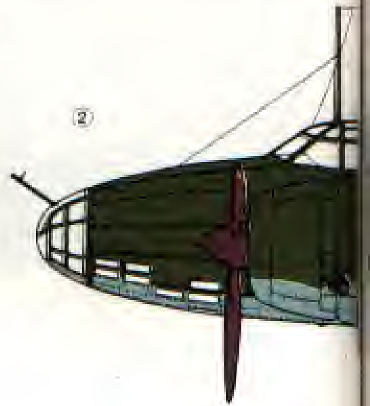
⬇ Carl Brown's F6F-5 of VF-27, just completes landing aboard USS ESSEX (CV-9), 24 Oct 44.



①



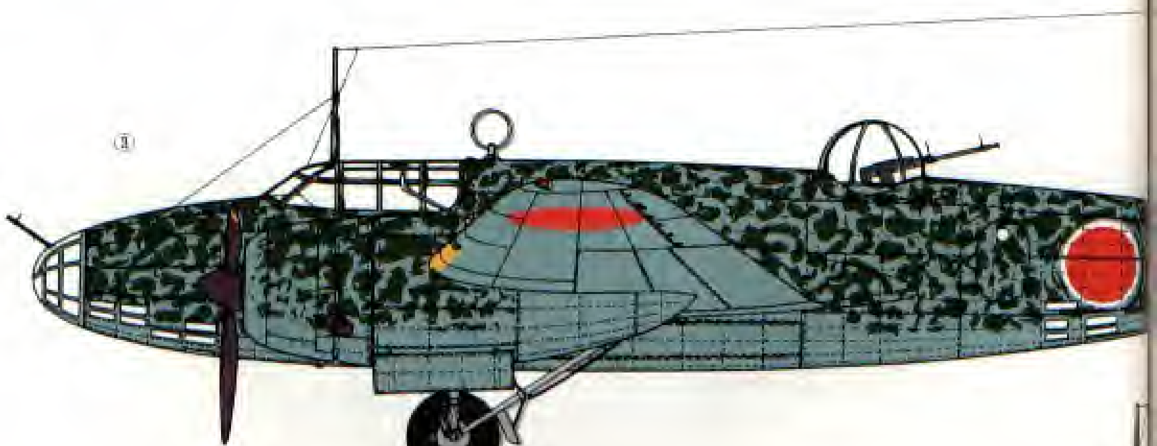
②



MITSUBISHI
Ki21-II
ARMY TYPE 97
BOMBER

1/72 SCALE KIT

③

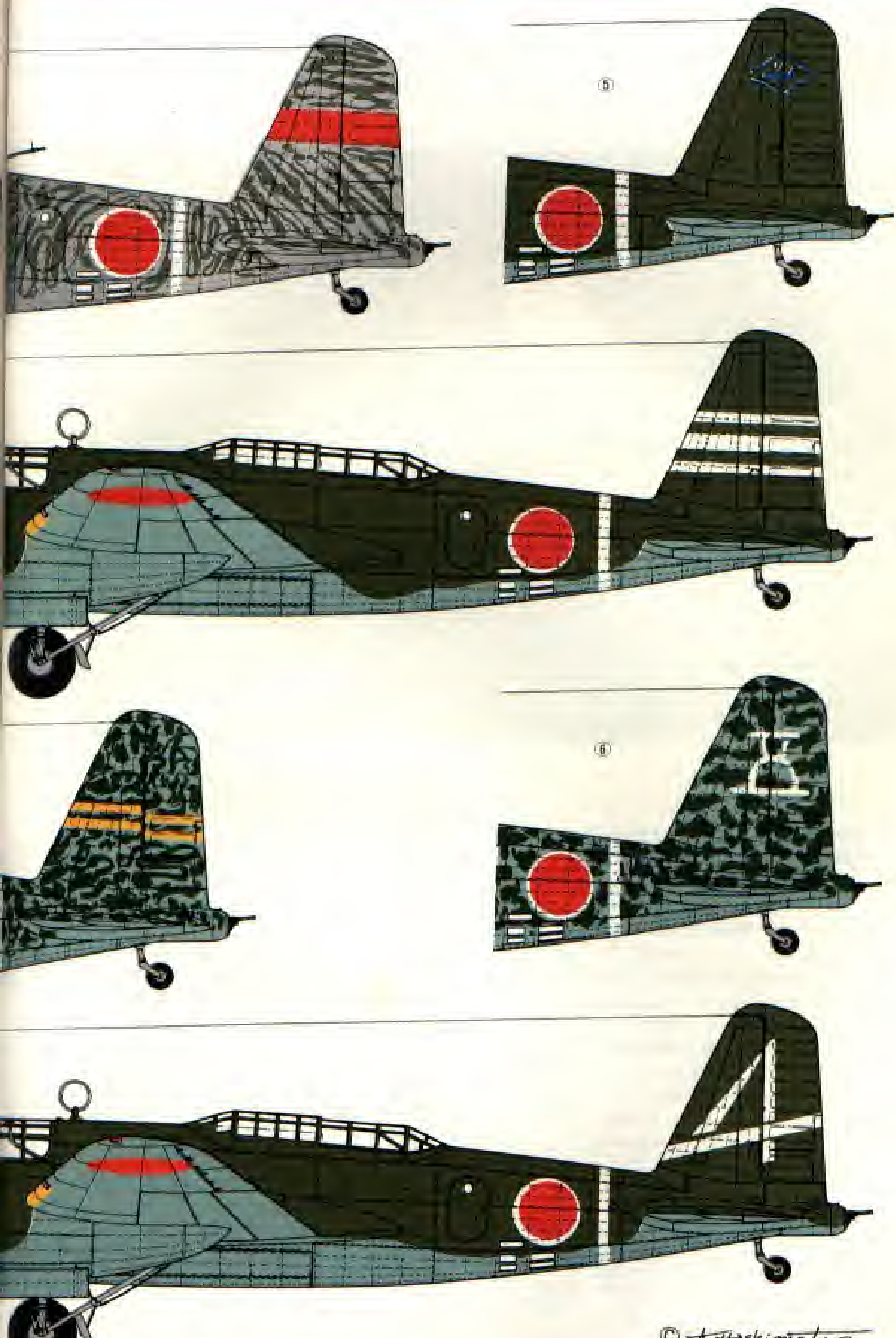


④



三菱97式重爆撃機2型

① 飛行第60戦隊第2中隊所属機
60th SENTAI, 2nd CHUTAI.
② 飛行第58戦隊第1中隊所属機
58th SENTAI, 1st CHUTAI.
③ 第22飛行師団司令部飛行班所属機
22nd HIKO-SHIDAN Headquarter Sqdn.
④ 飛行第14戦隊第1中隊所属機
14th SENTAI, 1st CHUTAI.
⑤ 飛行第62戦隊第2中隊所属機
62nd SENTAI, 2nd CHUTAI.
⑥ 第5飛行師団司令部飛行班所属機
5th HIKO-SHIDAN Headquarter Sqdn.


⑤
⑥
© A.Hashimoto

ハイモデリングのための
レベル資料集

三菱97式重爆撃機２型(キ21－Ⅱ)

MITSUBISHI/ARMY TYPE 97 BOMBER (Ki21－Ⅱ)



☆キットの紹介☆

有名な陸軍97式重爆の本格的モデルがレベルから新発売された。グンゼ／レベルが国内で製作した97重の決定版で，詳細をきわめた極小リベットは，すべて凹加工の美しい仕上りだし，クロス加工の羽布張り舵面も本格的な素晴しさである。エンジンを内蔵しているほか２型後期の球形銃座と前期型との２種のパーツがついているコンバーチブル・モデルであるのもマニア向けであり，爆弾倉ハッチは爆弾を内蔵し，ハッチは開・閉両状態のパーツ付というデラックス版である。

デカルも97重使用戦隊の代表的なもの７種が附属，97重２型のバリエーションを楽しむための配慮は充分すぎるほどのものである。

☆塗装について☆

図①　飛行第60戦隊第２中隊所属機。

機体の全面がシルバー⑧で図のように濃緑色⑮の蛇行迷彩があり，翼上面も胴体と同じような迷彩がなされている。戦隊マークは白の場合第１中隊，黄は第３中隊。

図②　飛行第58戦隊第１中隊所属機。

塗装は上側面が濃緑色⑮で，下面明灰白色(56)，戦隊マークは白が第１，赤第２，黄第３中隊。

図③　第22飛行師団司令部飛行班所属機。

全面明灰白色(56)で機体の上側面に，こまかいはん点迷彩のある機体。戦隊マークの中隊色は図①②と同ようであり，数字の二二を図案化したマークである。

図④　飛行第14戦隊第１中隊所属機。

この機体も上側面が濃緑色，下面明灰白色の塗装機で，戦隊マークは14の図案化。

図⑤　飛行第62戦隊第２中隊所属機。

濃緑色と明灰白色の塗装機で，戦隊マークは1942～43年当時のもの，菱形のマークは北海道地図の図案化されたもので，内部の文字と図等は機体ごとに異っている。マークがあずき色の場合第１中隊，黄は第３中隊。

図⑥　第５飛行師団司令部飛行班所属機。

明灰白色に濃緑色のはん点迷彩機で，戦隊マークは五の数字である。

なお図①～⑥までに示す塗装は，各戦隊に図示する塗装しかなかったわけではなく。種々のはん点や蛇行迷彩機も存在したと考えられる。平面の塗装についてはキット附属の塗装説明図を参照応用していただきたい。

（イラストと解説・橋本喜久男）



← 97式重爆２型。飛行第14戦隊所属機。
Ki21-II, 14th SENTAI.

↑ 97式重爆２型。浜松陸軍飛行学校所属機。
Ki21-II, Hamamatsu Army Flying School.

KIT:

Long-time awaited full-dress model kit of the Japanese Army Type 97 Heavy Bomber or the Mitsubishi Ki21 Heavy Bomber "Salley" has recently been put on market from the Gunze/Revell Inc., Japan. Elaborate tool engraving including the minute ribets and cloth-pattern process on rudder are particularily well. There is no need to say of the engine and cockpit which closely resemble the real plane. This Gunze/Revell kit of Ki21-II also noticeable in that it is the "convertible"; one to the latter version of the Ki21-II with a "globular shaped" turret and the other to the earlier version with no globular turret. The magazine holds bombs, and parts necessary to built the magazine in the state of opening hatch are attached. Seven decals, representative markings for the bomber Sentai's, double the joy of the aircraft fans of this Japanese Army first modern bomber used all through the WWII.

PAINTING:

Fig. 1. Ki21 of No. 2 Chutai, Hiko No. 60 Sentai. Revell Color 8, silver, overall, with the fuselage and wing upper surfaces camouflaged in RC 16, dark green. White Sentai marking shows that it is the plane of the 1st Chutai, while yellow shows it is the 3rd Chutai.

Fig. 2. Ki21-II of No. 1 Chutai, Hiko No. 58 Sentai. The top and sides of the fuselage are RC-16, dark green, and the bottom is RC-56, light gray. The white Sentai marking means the 1st Chutai, red means the 2nd and yellow the 3rd Chutai.

Fig. 3. Ki21-II of 22nd Hiko Shidan Shireibu (Air Division Hq). Painted entirely in RC-56, light gray, with a spot camoufalge on the top and sides of the fuselage. The Chutai distinction by color is equal to that of Figs. 1 and 2. The marking shape is the designed numerical figure, "22".

Fig. 4. Ki21-II of No. 1 Chutai, Hiko No. 14 Sentai. The top and sides of the fuselage are dark green, while the bottom is light gray. The Sentai marking is the designed numerical figure, "14".

Fig. 5. Ki21-II of No. 2 Chutai, Hiko No. 62 Sentai. Painted dark green and light gray, the Sentai markings are those used in 1942–1943. The diaper pattern shows that it is the map of Hokkaido, and letters and design inside of the diaper framework differ by Chutai it belongs to. The reddish-brown marking shows it is of the 1st Chutai, yellow is the 3rd Chutai.

Fig. 6. Ki21-II of No. 5 Hiko Shidan Shireibu (Air Div. Hq). This is darkgreen dot-camouflaged on the light gray base. The Sentai marking is the Japanese figure, "五" (meaning five).

(Illustration & commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color necessary for Ki21-II camouflage:

16	Dark green	56	Light gray
58	Orange	8	Silver
57	Malachite green	41	Red brown
33	Anti-glare black	47	Clear red
48	Clear yellow	50	Clear blue
28	Black iron		

97重の塗装に必要なレベル・カラー

⑯濃緑色	(56)明灰白色
(58)黄橙色	⑧シルバー
(57)青竹色	㊶レッドブラウン
㉑黒つや消し	㊼クリヤーレッド
㊽クリヤーイエロー	㊿クリヤーブルー
㉘黒鉄色	



97式重爆2型，昭和16年末，シンガポール攻撃のときのもので，飛行第60戦隊第1中隊の所属機．第2中隊は赤帯，第3中隊は黄の帯をつけていた。

Ki21 II of 1st CHUTAI, 60th HIKO-SENTAI.

悲運の試作高速戦闘機 ハインケル He100

Heinkel He100






D-IUOS
HEIN







1936年になって，ドイツ空軍の複葉戦闘機に代る新型の単葉戦闘機の競争試作では，メッサーシュミットBf109の勝利が決定的となった。性能的には疑点をもたれながら，四つの候補機のなかでも特に有力なハインケルHe112を押えての採用であった。ハインケルがその名誉ばんかいのために，He112の経験を生かして開発した高速の戦闘機がこのHe100である。原型機の段階ではHe113と呼ばれたが，のちにHe100の名称が与えられている。

原型機はHe100V1からV9までの9機および地上テスト用のV10の胴体が造られ，各種のテストが行なわれた。V8は746.606km/hと当時の速度記録を更新するなど，スピードの点では申し分なかった。しかし着速が速すぎ，操縦性に難があるとの点も指摘され，前期量産型のHe100D-0では尾翼を改造するなどして制式採用を期待したが，前期量産型3機につづいて，量産型のHe100D-1が12機造られたのみで，ハインケルの悲願はみのらなかった。He100は実力をもちながら高速研究機に終った悲運の“戦闘機”である。

不採用となったHe100は，友好国への輸出が許可され，原型機のV1，2，4，5，6，7の6機はソ連へ，前期量産型の3機のD-0は日本の海軍用にそれぞれ輸出されている。

〔123ページ〕残った12機のHe100D-1は，ハインケルのスタッフで部隊を編成して，工場の防衛や機首に各種のマークをつけて宣伝に使われた。写真もその1枚。

〔左上〕1938年1月22日に初飛行した原型1号機He100V1。1,000hpのダイムラー・ベンツDB601 12気筒倒立V型液冷エンジン装備。冷却器による空気抵抗を減らすために，蒸気冷却を採用，輪間距離の広い主脚は内側引込み。飛行の結果，操縦性の不安のほか，主翼表面を冷却に使う蒸気冷却方式では，上・下面の温度が違ってトラブルが少なくなかった。〔左下・上・下〕1938年3月から飛行テストに入った原型2号機のHe100V2。V2では冷却表面を広くするとともに，垂直尾翼も先端を角型にして面積をふやしている。原型2機の段階で，He100はHe112よりもはるかに高速であることが実証された。





冷却装置はうまくなかったが、He100 V 1とV 2の高速は比類がなかった。1938年6月6日のテスト飛行で、エルンスト・ウーデット大佐は634.73km/hの速度記録を樹立。ドイツ空軍ではこれを、"He112U"機による新記録として大々的に報道した。世界速度記録を狙う本格的な高速機として改造されたのがつぎのHe100 V 3である。







（左上・左下）原型3号機のHe100V3。V3では胴体はV1、V2と同じだが、主翼を短かくし（全幅7.60m）、操縦席風防を前方のワクを減らした流線形の抵抗の少ないものに改造、DB601のブーストアップしたエンジン（1,800hp）を積んだもので、1938年夏に完成して記録飛行にそなえた。しかし同機は9月のテスト中に墜落、パイロットはベイル・アウトしている。この原型3号機まではHe100Aと呼び、つづいてHe100BとしてV4、V5が完成、評価テストを受けている。

（上・下）墜落したHe100V3に代って記録飛行に使われたHe100V8。同機は期待にたがわず1939年3月30日、746.606km/hの世界速度記録を樹立した。この記録はわずか27日間でメッサーシュミットMe209V1に破られることになるが、例によってドイツではこれを大々的に宣伝して、イギリスではこのニュースで、675km/hの速度記録をねらっていたスピットファイア（N17）による記録飛行を中止させるというエピソードまで生んでいる。





(上)世界速度記録を樹立したHe100V8。同機はV3の代替機として記録飛行に使われたが、V4、V5につづいてV6、V7の原型機がつくられ、両機はつぎのV9とともに戦闘機型He100Cの原型となった。戦闘機型では、機首に20mmMGFF機関砲2門と主翼付根に7.9mmMG17機関銃4挺を装備している。原型ではもう1機V10がつくられたがこれは地上テスト用であった。

(下)原型機につづいて3機つくられた前期量産型のHe100D-0。D-0では後方スライド式の操縦席風防が高いものに改造され、垂直尾翼もさらに高くなって面積がふやされた。C型(V6～9)で装備された武装は、以後He100D-0とD-1の標準装備となった。He100Dでは前作のHe112にくらべて、さらに洗れんされた戦闘機となり、生産の簡易化のために、パーツ数はHe112の3分の1に減らされ、リベットの数もHe112の約40%にするなど、制式採用にそなえて考慮がはらわれている。積載燃料も、He112より大幅に増加されていた。

(右上・右下)量産型のHe100D-1。機首に各種のマークをつけているが、既述のようにこれは偽装のためで、諸外国には、あたかも本機で数個飛行隊が編成されているかのような印象を与えた。世界速度記録をつくるような高速戦闘機部隊が充実しているというのは、宣伝効果満点であったのである。








17







〔上・右〕前ページと同じく12機つくられた量産型のHe100D-1。1940年春ころに発表された写真で、偽装部隊で発進前の整備中のシーン。

Tragic aircraft, He100: Of the total ten H-100V prototypes (V4–V10) produced, one was for static tests and seven were exported to the USSR. Only three pre-production models (He100D-0) were on the assembly line then. These three were exported to Japan in 1940. They were delivered to the Japanese Imperial Navy in May 1940 after being built up at Kasumigaura in the name of the Heinkel Type 100 Fighter (AXHe1). The Navy planned to use the aircraft as an interceptor and further licenseproduce at Hitachi Koku of Chiba, but the worsened war situation did not allow the Navy to carry out the plan.

The aircraft was excellent in the speed and armament, but inferior to all of the Japan-made aircraft.

It was certain, however, that the aircraft furnished Japanese aircraft manufacturers with much information in such structural devices as the VDM variable-pitch propeller, wing cooler and retractable gear system.

未発表海軍機写真集



Mitsubishi G3M1 of Kisarzu KOKUTAI flying over Chinese main land. 1938. (Photo by Y. Aoki)



Mitsubishi G3M1, Nell, while in bombing mission, China, 1938. Dropped is a 250 kg bomb.

(Photo by Y. Aoki)

131ページと上の写真は木更津航空隊所属の96式陸上攻撃機11型。本機は昭和12年夏、日華事変ぼっ発まもなく、台湾からの渡洋爆撃に出動してすぐれた航続性能を実証したが、写真は渡洋爆撃が一段落した昭和13年に入ってからの撮影。中国軍の反撃がするどく、渡洋爆撃最盛期のころは、写真をとるいとまもなかったという。2枚とも大陸で爆撃中のもので、胴体下に装備しているものは250kgと60kg爆弾。96陸攻は爆弾搭載量約1トン。800kgか500kg爆弾×1または250kg×2または60kg×12を積んだが、目標によって250×1と60×4などの組合わせで出撃した。



Navy type 97 carrier-attack bomber (B5N2)

中島97式3号艦攻。1号艦攻の光エンジンを栄に換装したのが3号艦攻であるが、写真はその後期の単排気管とした機体の珍らしい写真。終戦直後、米軍がテストしたときのもので、日の丸は消されている。



昭和19年7月7日に玉砕したサイパン島の飛行場には、数多くの日本の海軍機が残骸として残された。進駐した米軍は、そのなかから破損の少ないものを選んで整備し、空母に積んでアメリカ本国へ運んでいるが、このスナップはその積込み作業中のもので、いずれも1945年（昭和20年）6月の撮影。[上]トレーラーで運ばれる零戦52型。左手にブラックウイドーなどの米軍機も見える。[下]こわれた1式陸攻の機首からのぞいた零戦。[右上]クレーンで積み込まれる零戦52型。[右下]集められた零戦52型とエンジン。同方面に展開した第261航空隊などの一部と思われる。

⬇ Zeros looked through a wrecked G4M bomber Bettys nose, Saipan, 30 June 1944.





Japanese Navy airplanes captured at Saipan.

(US Air Force photo)

The 804th Engineer Aviation Battalion moves Zeros to the beachhead, Saipan, for shipment to Washington, 8 July 1944.











DE HAVILLAND SEA HORNET

デハビランド シーホーネット

デハビランド　シーホーネットは、空軍が大戦直後に装備した双発長距離戦闘機ホーネットの海軍航空隊用艦上型。単座の攻撃戦闘型N.F.20と複座とした夜間戦闘・全天候攻撃戦闘型N.F.21があり、戦後の一時期、英海軍空母部隊の第一線艦戦の座にあった。英海軍で最初の双発の艦上戦闘機でもある。

空軍のホーネットを改造して、主翼を折りたたみ式にし、着艦フックをつけて、海軍用の特別の無線装置を積んだシーホーネットF.20の生産型1号機が初飛行したのは1946年8月13日。戦後再編成された第801スコードロンに装備されて、1951年にシーフュリイと交代するまで、空母インプレキャブルに配属された。F.20の生産機総数は78機。ほかにカメラを積んだ偵察型のP.R.22も43機が造られている。

機首にレーダーを積んで、後方にレーダー・航法士席を設けたのがN.F.21で、ホーネット1型を改造した原型1号機が初飛行したのは1946年7月9日。このページおよび次ページの写真5枚は、いずれもその生産1号機（VV430）である。





複座の夜間戦闘攻撃型N.F.21では、機首のレドームにASHスキャナーを装備したほか、消炎式の排気管とし、水平尾翼全幅をのばして面積をふやすなどの改造をしたもので、丸い風防の後席は暖房付きであった。

N.F.21は1949年1月から第809スコードロンに装備されて第一線配備となり、1950年には空母ベンジャンス配属となって、ジブラルタル方面に派遣されている。同年10月16日には、同スコードロンの4機のN.F.21が、ジブラルタルから英国のソレントまで、1,040マイル(1,673km)をノンストップで飛んで、本機の航続力をデモしている(高度18,000ft／5,486m、飛行時間3時間10分、平均時速330マイル／531km)。

1950年までに生産されたN.F.21は全部で79機。1954年までに第一線を退いたが、その後しばらく後方部隊でレーダーの訓練機として使われ、写真の生産1号機(VV430)は、1955年10月まで、第711フリート・リクァイアメント・ユニットに装備されていた。

〔N.F.21データ〕2,0030hpロールスロイス・マーリン134／135×2、全幅13.71m、全長11.27m、全高4.26m、自重6,454kg、全備重量8,858kg、最大速度692km／h(6,706m)、上昇率1,341／分、航続距離2,413km、実用上昇限11,125m、武装20mm機関砲×4、60lbロケット弾×8または500lb爆弾×2または1,000lb爆弾×2。





エアラインの翼

エール　フランス　③

〔上〕1935年にデビューした双発のポテーズ62。エール・フランスでは、極東や東南アジア方面の植民地の路線に使っている。870hpノームローン14kirsエンジン×2、全幅22.45m、全長17.92m、空虚重量4,895kg、最大離陸重量7,500kg、ペイロード1,580kg、巡航速度280km／h、航続距離1,000km、上昇限度7,500m、乗員2名、乗客14～16名。

〔下〕1928年に欧州の路線に登場、100機余作られたファルマンF.190。写真は訪日飛行で1931年3月2日パリを出発、3月21日に日本に到着した「アルサ」号。230hpノームローン・タイタン5Baエンジン×1、全幅14.40m、全長10.45m、空虚重量925kg、最大離陸重量1,900kg、ペイロード512kg、巡航速度160km／h、航続距離850km、上昇限度5,150m、乗員1名、乗客4名。



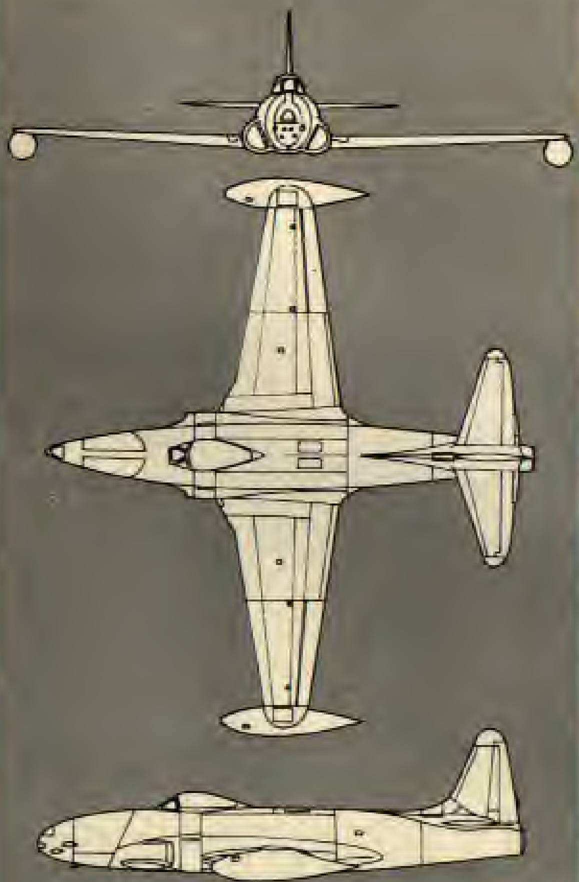
ジェット戦闘機の先輩たち アメリカ陸/空軍 ①



〔P-80Cデータ〕エンジンJ33-A-23（4,600ℓb.st）、全幅12.10m、全長10.51m、全高3.45m、翼面積22.10m²、自重3,737kg、総重量7,644kg、最大速度933km/h（2,133m）、巡航速度706km/h、上昇率2,093m/min、実用上昇限度13,030m、航続距離2,210km、武装12.7mm機銃×6・1,000ℓb爆弾×2または5inロケット弾×10、乗員1名。

LOCKHEED P-80
SHOOTING STAR

ロッキード P-80
シューテングスター



今月号から連載で紹介する「ジェット戦闘機の先輩たち」。最初はアメリカ陸軍空軍で、トップは実用化第1号P-80シューテングスター。

ジェット機の開発ではドイツが世界をリードし、2次大戦終結までにデルタ翼、後退翼から可変翼機まで含めた22種のジェット機の研究を進めており、Me262戦闘/爆撃機を実用化し、Ar234爆撃/偵察機、He162戦闘機の生産を始めていた。ドイツに次ぐのがイギリスで、とくにジェット・エンジンの分野ではドイツをしのぐものがあった。アメリカのジェット機の開発では、このイギリスのエンジンに負うところが大きく、1942年10月1日に初飛行した陸軍最初のジェット機ベルXP-59Aエアラコメットも、1944年1月8日に初飛行したシューテングスターの原型1号機XP-80も、イギリスから輸入したデハビランドH-1ゴブリン ターボジェット・エンジンを装備していた。

P-80の原型2号機以降はジェネラル・エレクトリック社が開発したI-40（アリソンJ33）を装備、1号機につづく原型XP-80Aが2機、実用試験用のYP-80Aが13機、終戦で生産は縮少されたが、P-80Aが525機、推力アップのエンジン（J33-A-23）としたP-80Cが798機完成している。本機を複座にした練習型T-80Cはのちのt-33であることはよく知られているところ。1948年6月11日付で、P-80はF-80と呼称が変った。

1950年6月、朝鮮動乱がぼっ発したときに出動したのは迎撃任務で極東地区に配備されていたF-80。同年11月8日には、MiG-15を相手に初のジェット戦闘機同志の空戦を演じて、勝利をおさめている。まもなくF-84、F-86と交代したが、最初に実戦に参加したアメリカのジェット戦闘機として記念すべき機体である。

写真上と下はともにP-80Cで、写真上はファイター・スクールの曲技飛行チーム所属機。





CONSOLIDATED VULTEE XP-81 LONG-RANGE FIGHTER

コンソリデーテッド バルティ XP-81 長距離援護戦闘機

コンソリデーテッド・バルティ（のちのコンベア）XP-81は、ターボプロップ・エンジンを積んだアメリカで最初の戦闘機。大戦末期に、太平洋戦線で長距離侵攻の援護戦闘機として使うために計画された混合動力機の一つで、航続距離が短いという純ジェット機の欠点をターボプロップとの併用でおぎなおうというもの。

胴体後部にシューテングスターと同じアリソンJ33ターボジェット・エンジンを積み、機首にはジェネラル・エレクトリックTG-100ターボプロップ・エンジンを装備して、必要に応じて使いわけるようにしたもので、巡航時にはターボプロップを使って燃料を節約し、空戦時にはターボジェットで大きな加速やスピードを得ることができた。

1944年1月初めに設計が開始されたが、TG-100エンジンの完成が遅れ、前部にはムスタングと同じパッカード マーリン・エンジンを装備した1号機のXP-81が初飛行したのは終戦の年の1945年2月2日(写真上・下)。すでに太平洋戦の大勢は決しており、13機発注されたYP-81はキャンセルされた。当時としては、ターボプロップ機の実用化はまだ難しく、航続力の望める純ジェットの開発も目はなかついていたのである。

コンソリデーテッドでは九分どおり完成していたXP-81の1号機を工場に持ち帰り、TG-100エンジンを積んで、終戦後の1945年12月21日に初飛行させたが、マーリン・エンジン装備機にくらべて大した性能の向上はみられなかった。XP-81、YP-81各1機、2機の試作に終ったが、混合エンジンの総出力は、当時の4発重爆の総出力に匹敵するものとして注目された試作機でもあった。

ジェネラル・エレクトリックTG-100(2,300hp)×1およびアリソンJ33-GE-5（1,700kg.st）全幅15.39m、全長13.61m、全高4.11m、翼面積39.50m²、自重5,785kg、総重量6,872km、最大速度800km　h。



